



## Conséquences de la crise ivoirienne sur les pays sahéliens enclavés

Au lendemain du déclenchement de la crise politique en RCI qui a débuté le 19 septembre 2002, les économistes n'ont pas manqué de tirer la sonnette d'alarme au sujet des effets induits sur l'économie sous-régionale, du fait du poids économique de la RCI au sein de l'UEMOA. Les pays sahéliens continentaux comme le Niger, le Burkina et le Mali sont les plus affectés par la crise, tant au niveau économique que social. Les importations de ces pays dépendent du port d'Abidjan à 75%. Les populations rapatriées souffrent de cette crise, elles ont souvent tout perdu dans leur exode. Les Etats sahéliens gèrent difficilement cet afflux de réfugiés. Les économies ne sont pas épargnées avec pour conséquence une augmentation du prix de nombreux produits, mais surtout la perte de débouchés importants.

### Répercussions au Mali

En attendant de trouver une solution définitive, le Gouvernement et les opérateurs économique du Mali à travers la Chambre de Commerce et d'Industrie ont rapidement réagi en mettant en place un plan opérationnel par rapport aux échanges commerciaux et mouvements des populations victimes de la guerre :

#### ▪ Accès à de nouveaux ports pour l'importation et l'exportation de produits :

Les ports d'Accra, de Lomé, de Cotonou, de Conakry et de Dakar sont de plus en plus sollicités pour recevoir les produits à destination et en provenance du Mali. Ce changement d'itinéraire implique une augmentation des coûts de transport car ces pays par lesquels les marchandises transitent appliquent une convention TRIE (Transit Routier Inter Etat). Cette convention impose le prélèvement d'une garantie des opérations de transit au niveau du cordon douanier. Les formalités de douane et police se multiplient, les distances sont plus longues que celle de l'axe Abidjan/Bamako. La superposition des prélèvements renchérit mécaniquement les coûts d'approche. C'est dans ce cadre que les opérateurs économiques et le Gouvernement malien ont sensibilisé les responsables des Etats respectifs sur la nécessité d'une collaboration plus dynamique dans la gestion des transactions. Ainsi les capacités des entrepôts maliens ont augmenté de 20 à 30% et leur condition d'exploitation a été révisée : dans certains cas, les frais d'entreposage ont été réduits.

Cette année la nouvelle récolte de coton malien transitera presque exclusivement par le port autonome de Lomé. Au moins 20.000 balles ont été expédiées sur Lomé.

#### ▪ Recherche de solutions pour l'évacuation des marchandises stockées à Abidjan :

Plus de huit millions de tonnes de marchandises ont été bloquées à Abidjan. De nouveaux accords ont été signés pour leur transit à travers le Ghana puis le Burkina. Le gouvernement malien, en accord avec celui de la RCI et du Ghana, a pu acheminer une bonne partie de ces marchandises. Cependant

les plus volumineuses sont restées au port d'Abidjan, suite à l'augmentation du prix du transport. En conséquence, les stocks de riz et de sucre ont du être vendus à d'autres opérateurs économiques vers d'autres destinations.

#### ▪ Recherche de nouvelles sources d'approvisionnement en hydrocarbure et matériaux de construction :

Le Mali n'a pas une grande capacité de stockage d'hydrocarbure qui est un produit très sensible. Toute rupture pourrait très vite être ressentie dans le pays. De nouveaux fournisseurs se sont présentés, en particulier sur les axes Mali-Sénégal et Mali-Togo.

L'approvisionnement en hydrocarbures est désormais assuré sur l'axe Lomé-Ouagadougou, qui était déjà opérationnel. Des mesures attractives ont été prises pour inciter les opérateurs à l'utiliser. Par ailleurs, l'axe Dakar-Bamako a été renforcé de sorte que les inquiétudes à ce niveau ont été levées.

L'approvisionnement en carburant pour les avions gros porteur a connu une rupture. Il a été rapidement rétabli par Lomé. Quant à l'axe Guinée-Mali, il reste peu utilisé à cause du mauvais état de la route.

#### ▪ Retour des immigrants maliens résidant en RCI:

Plus de 2 millions de maliens vivaient en RCI. La situation étant très difficile à supporter, beaucoup ont décidé de rentrer. L'affluence est énorme. Les villes maliennes comme Sikasso, Zégoua et Kadiolo regorgent de milliers de réfugiés maliens mais également de toute la sous région (ivoiriens, guinéens, burkinabè et, dans une moindre mesure, sénégalais et mauritaniens). Tout laisse à croire que ces populations non maliennes sont en transit, pourtant nous n'avons pas observé de déplacement organisé vers d'autres pays. Il est donc probable que certains réfugiés trouveront une nouvelle terre d'asile au Mali.

Avec le concours de l'Etat malien, d'organisations religieuses musulmanes et chrétiennes, d'associations caritatives, avec l'appui du HCR et mêmes des populations locales, des cars ont été réquisitionnés pour aider les victimes à rejoindre le Mali. Fin novembre 2002, plus de 2.000 maliens ont pu rejoindre leur région d'origine sur un total de

**Afrique Verte**  
12/20 rue Voltaire,  
93100 Montreuil - France  
Tel : 01.42.87.06.67  
Fax : 01.48.58.88.13  
afriqueverte@wanadoo.fr  
[www.afriqueverte.org](http://www.afriqueverte.org)



La Côte d'Ivoire (vert foncé), et le Mali, le Burkina Faso et le Niger (vert clair).

10.000 inscrits volontaires. Il reste maintenant à résoudre la question de leur réinsertion dans la vie économique du Mali.

Bien que relativement efficaces, ces mesures n'ont pas empêché la montée des prix de certains produits comme le ciment, les fruits et légumes tropicaux sur les marchés maliens. Le prix du riz importé a également subi une augmentation liée à la hausse du prix de transport. Par ailleurs, le manque crucial de véhicules de transit constitue un problème non négligeable dans la livraison de cette céréale.

Tous les produits exportés vers la RCI, que ce soit pour la consommation ivoirienne ou en transit vers le port d'Abidjan, ont été confrontés à des difficultés. Les principales exportations du Mali vers la Côte d'Ivoire concernent le coton et le bétail. Les exportations maliennes de bétail sur pieds ont chuté de plus de 60%, mais les consommateurs s'en réjouissent car le prix du bœuf et des petits ruminants (moutons et chèvres) a chuté de 40% (le bœuf qui était vendu à 100.000 FCFA avant la crise est aujourd'hui vendu à 60.000 FCFA). Les quantités destinées à l'exportation s'ajoutent à l'offre locale entraînant cette baisse des prix. Cependant, en décembre 2002, le prix de la viande au kilo pour le consommateur n'avait pas subi de changement. Il est clair que cette situation perturbe grandement les éleveurs, majoritairement originaires de la zone Nord Mali. De plus, comme si un problème n'arrivait jamais seul, la campagne agricole a été mauvaise au Mali et la région Nord accuse un déficit céréalier important qui présage une augmentation du prix des céréales de base.

En attendant de trouver une solution définitive, la maîtrise des prix reste difficile. Pour le seul mois d'octobre 2002, les recettes douanières ont connu un manque à gagner de plus de trois milliards de FCFA sur une prévision de quinze ! L'intervention dynamique de l'Etat face à la crise ivoirienne a pu éviter certaines ruptures. Néanmoins, il faut déplorer un ralentissement du trafic et un manque à gagner pour l'Etat, suite à la réorientation du trafic par Lomé dont la fiscalité est plus faible que celui de l'axe ivoirien.

### *Le Burkina Faso sous le poids de la crise ivoirienne*

#### **Des secousses sur l'économie du Burkina, prémices d'un marasme ?**

La crise ivoirienne provoque des secousses importantes sur l'économie du Burkina. L'impact de cette crise s'est d'abord fait sentir sur le secteur du transport. En effet, avant la crise ivoirienne, le port d'Abidjan constituait le plus important point de transit des marchandises à destination du Burkina. La Côte d'Ivoire est le seul pays côtier voisin du Burkina qui dispose d'un «terminal ferroviaire» reliant la mer à Ouagadougou, capitale du Burkina. De ce fait, il n'existe pas de substitution possible dans les autres pays côtiers voisins du Burkina. Cela a créé une relative dépendance des opérateurs économiques burkinabè au port autonome d'Abidjan. En effet, le chemin de fer est très compétitif en terme de coût de revient par marchandise transportée. De plus, le délabrement

du réseau routier ralentit l'acheminement des produits et met à rude épreuve le parc automobile. La fermeture des frontières entre le Burkina et la Côte d'Ivoire est donc une contrainte majeure pour les opérateurs économiques burkinabè qui se sont orientés néanmoins très rapidement vers d'autres pays côtiers comme le Ghana, le Togo et le Bénin. Cette situation a occasionné une augmentation des frais de transport pour les opérateurs économiques. Il faut signaler que la déviation d'une partie du fret malien, nigérien et burkinabè sur Lomé au Togo et Cotonou au Bénin a intensifié le trafic routier sur l'axe Koupéla-Ouagadougou, dont le bitume a été refait en août-septembre 2002. A peine quelques semaines plus tard, le revêtement commençait à subir des dégradations importantes dues à la surcharge des camions, alors même que les travaux n'étaient pas encore réceptionnés.

Outre l'augmentation des frais de transport, donc du prix des marchandises, de la dégradation des routes et du parc automobile, la crise ivoirienne a des répercussions sur l'emploi au Burkina. La SITARAIL (Société des chemins de fer Abidjan-Ouagadougou) connaît d'énormes pertes sur ses recettes et ses bénéfices. Le manque à gagner s'élève à 60.000.000 CFA de bénéfice mensuel. La SITARAIL a dû procéder à une mise au chômage technique d'une partie de son personnel d'exploitation. Les personnes concernées vont réduire leur consommation, ce qui aura un impact négatif sur l'économie du Burkina.

De même, au niveau du trésor public du Burkina, la diminution des recettes est évidente. Pour preuve, les agents des douanes à la frontière Burkina Côte d'Ivoire et ceux du Bureau Principal des Douanes à Ouagadougou (terminal ferroviaire), contrairement à leurs habitudes, sont quasiment réduits au chômage technique. Ce bureau est devenu désert alors qu'avant les événements, ils étaient surchargés de personnes cherchant à accomplir les formalités douanières liées aux importations de marchandises acheminées par le train depuis la Côte d'Ivoire. Ce seul bureau des douanes de Ouagadougou engrangeait pour le trésor public la coquette somme d'un milliard six cents millions de francs CFA de recettes douanières par mois. On peut aisément imaginer le manque à gagner pour les caisses du trésor public ! Actuellement, les seules opérations en cours dans les bureaux de ce service consistent aux apurements d'entrepôts.

Bobo-Dioulasso, capitale économique du Burkina, est située sur l'axe routier Côte d'Ivoire Ouagadougou. Dans cette ville, la crise ivoirienne a un impact considérable sur l'activité économique ce qui risque d'engendrer à court terme des répercussions sur l'emploi et les revenus des populations. En effet, la plupart des unités industrielles importent leurs matières premières et leurs pièces de rechange par le port d'Abidjan. Diverses commandes restent encore bloquées sur Abidjan, ce qui risque d'entraîner la fermeture ou le ralentissement des activités de nombreuses unités industrielles.

La crise ivoirienne pèse sérieusement sur l'activité économique du Burkina et, début décembre 2002, aucune solution négociée n'apparaît. Il est donc

légitime de s'interroger sur les conséquences sociales qui pourraient découler de cette crise, à moyen et long terme.

### Quelles conséquences sociales faut-il prévoir ?

Pris dès le départ pour boucs émissaires dans une crise dont les causes profondes leurs échappent, les ressortissants sahéliens vivant en Côte d'Ivoire, burkinabè et maliens en particulier, subissent des exactions de toutes sortes : il s'agit principalement d'expropriation de leurs biens patiemment acquis, d'humiliations diverses allant de violences corporelles aux viols des femmes ou pire, d'assassinats...

Face à cette situation, le gouvernement burkinabè a lancé l'opération « Bayiri » qui signifie « retour au pays natal ». Elle vise le rapatriement des burkinabè de Côte d'Ivoire qui désirent regagner leur pays. L'opération « Bayiri » est essentiellement financée par le Gouvernement, mais elle enregistre des contributions diverses provenant de toutes parts (individus, sociétés privées, institutions internationales, organisations non gouvernementales...). Les dons se composent non seulement de liquidités, mais aussi de nattes, médicaments, nourriture, vêtements...

L'opération, depuis son démarrage le 13 novembre 2002 à début décembre, a permis le rapatriement d'environ 4.000 volontaires, candidats pour un retour au pays natal. Les rapatriés sont pour la plupart des femmes, des enfants et de jeunes adolescents de 17 à 20 ans. Nous rappelons que les statistiques avancent le chiffre d'environ trois millions de burkinabè vivant en Côte d'Ivoire, souvent depuis plusieurs générations.

Ces rapatriements vont poser de nombreux problèmes sanitaires, alimentaires et de réinsertion sociale. Certes, la production céréalière prévisionnelle 2002-2003 du Burkina, évaluée par le dispositif d'enquête permanente agricole, est estimée à 3.276.600 tonnes de sources proches du ministère de l'agriculture. Cette production est en augmentation de 5% comparée à la campagne 2001-2002 et de 22% au regard de la moyenne des cinq dernières campagnes. Un bilan céréalière prévisionnel excédentaire de 672.900 tonnes s'en dégage.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que les populations du Burkina tirent l'essentiel de leurs revenus de l'agriculture. La solidarité familiale aidant, les rapatriés dépouillés de leurs biens, vont constituer un poids énorme pour les familles d'accueil au village en terme de prise en charge alimentaire, vestimentaire et de santé.

En l'absence d'autre source de revenu, les excédents des récoltes céréalières risquent d'être très rapidement engloutis. En décembre 2002, s'il est vrai que la crise ivoirienne n'avait pas encore eu de répercussion sur le cours des céréales, il est à craindre qu'une augmentation significative de la demande soit à l'origine d'une tension sur les prix. A la même époque, les hausses de l'ordre de 10 à 15% du prix des produits alimentaires importés étaient la simple conséquence de la déviation du fret qui entraîne des coûts supplémentaires de transport.

## Les effets de la crise ivoirienne sur l'économie nigérienne

### La manifestation de la crise

Les événements de Côte d'Ivoire sont préjudiciables à l'économie nigérienne dont les principaux secteurs ne sont pas épargnés. L'impact de la crise sur le Niger se traduit différemment qu'au Mali et au Burkina. Contrairement à ces pays, le Niger utilise moins les ports ivoiriens pour le transit des marchandises. L'importance des relations commerciales entre la Côte d'Ivoire et le Niger ne se situe pas au niveau du transit portuaire, mais principalement dans les échanges directs de produits manufacturés ivoiriens et de produits issus du secteur primaire nigérien.

Tout dysfonctionnement dans le tissu industriel ivoirien a des répercussions directes sur les importations nigériennes. Même si la proportion des importations directes du Niger à partir de la RCI par rapport aux importations globales reste faible, il faut souligner que la Côte d'Ivoire jouit d'une exclusivité relative sur certains produits. Il s'agit principalement de l'huile végétale, des matériaux de construction, de l'acide oléique, du butane, des savons et des articles plastiques. Pour cette gamme de produits, la part de la Côte d'Ivoire dans les importations nigériennes représente 75 % à 100 %.

Au niveau du secteur primaire, les céréales de base (mil, sorgho, riz) sont peu concernées par la crise. Mais la Côte d'Ivoire constitue un des principaux débouchés pour les produits nigériens. Au cours des deux premiers trimestres de l'année 2002, les exportations du Niger vers la Côte d'Ivoire représentaient 27,8 % des exportations totales. Ce qui place ce pays au 2<sup>e</sup> rang des pays destinataires des produits nigériens. Le marché ivoirien représente un débouché très important pour les filières nigériennes de l'oignon et du bétail qui risquent d'être rudement affectées par la crise. Environ 30,3% des exportations d'oignons (soit 13.266 tonnes) sont destinées à la RCI. Dès le mois de décembre, la nouvelle production commence à inonder les marchés. L'arrêt des exportations vers la Côte d'Ivoire occasionnera des pertes énormes pour les producteurs car, en dépit des efforts accomplis dans le domaine de conservation, l'oignon reste tout de même un produit hautement périssable. Le moindre ralentissement de son écoulement pourrait engendrer des conséquences graves, tant pour les négociants que pour les producteurs. Le problème se posera de la même façon sur la filière viande.

Le secteur secondaire, notamment les industries et le BTP, ne sont également pas épargnés. L'acide oléique utilisé par la SPCN comme matière première dans la fabrication du savon est exclusivement importé de la Côte d'Ivoire. De même, le volume des matériaux de construction importés de la RCI représentent 73,4% des importations totales de cette catégorie de marchandises. Si pour l'instant les industries nigériennes n'ont pas connu de rupture de stocks, c'est grâce au détournement du trafic routier par le Ghana.

Au niveau des transports, la situation est également critique. Pays enclavé, sans voie ferroviaire, situé à plus 1.000 km du port le plus proche (Cotonou), les importations nigériennes sont acheminées à plus de 95 % par voie terrestre. Les principales provenances sont : le Togo, le Bénin, le Ghana, le Nigeria, la RCI, le Burkina et le Mali.

Avant l'éclatement de la crise en Côte d'Ivoire, les transports des marchandises se faisaient du port d'Abidjan à Niamey, en passant par le Burkina Faso. Aujourd'hui les transporteurs sont obligés de passer par le Ghana pour accéder au port d'Abidjan, ce qui engendre des coûts supplémentaires. Cependant, à l'exception de l'huile végétale dont le prix a légèrement augmenté, le surcoût de transport reste sans incidence sur les prix à la consommation des autres produits importés. On en déduit facilement que les marges des intermédiaires ont dû diminuer. Si cette situation se prolonge, les opérateurs économiques ne tarderont pas à répercuter l'augmentation du prix de transport sur le consommateur.

Selon le Syndicat National des Transporteurs de Marchandises du Niger (SNTMN), les produits fabriqués à Abidjan n'ont pas connu de rupture et continuent d'être transportés jusqu'à Niamey, via le Ghana. Par contre, les produits issus des usines de l'intérieur du territoire ivoirien ne sont plus commercialisés. Il s'agit principalement du café, de l'huile végétale, de la peinture et du fer. Une prolongation de la crise aura certainement pour conséquence une pénurie, suivie d'une flambée des prix de ces produits, à moins d'y remédier par une rapide réorientation des importations à partir d'autres pays.

### **Les effets à court terme sur l'économie nigérienne**

Etant donné l'évolution de la crise politique en Côte d'Ivoire, notamment la multiplication des groupes rebelles, il est permis d'anticiper les effets induits que pourra engendrer cette crise sur l'économie nigérienne, notamment :

- **Un ralentissement**, voire un arrêt total de l'exportation du bétail et de l'oignon, ce qui aura pour corollaire une baisse des recettes d'exportation et des revenus des producteurs et éleveurs avec une forte incidence sur leur sécurité alimentaire,
- **Une pénurie** suivie d'une flambée des prix de certains produits (huile végétale, bois..),
- **Une baisse** de la productivité de certaines entreprises ou industries nigériennes, en particulier celles opérant dans le secteur du bâtiment ou la SPCN, importateur exclusif de l'acide oléique,
- **Une baisse** des recettes douanières et de certains organismes étatiques tels que le CNUT, la NITRA, la Chambre de commerce,
- **Un ralentissement** voire un arrêt des activités de certains transitaires et transporteurs opérant en RCI ou sur l'axe Côte d'Ivoire-Niger.

Toutefois, les effets induits par la crise en Côte d'Ivoire ne sont pas tous négatifs pour l'économie nigérienne. Cette situation pourrait entraîner des effets positifs sur quelques unités de production

locales qui étaient antérieurement en farouche concurrence avec les producteurs ivoiriens. Par exemple, la SPCN et la OLGA OIL produisent du savon et de l'huile d'arachide qui peuvent se substituer aux importations et acquérir ainsi de nouveaux marchés. Mais pour ce faire, la SPCN doit trouver un nouveau fournisseur d'acide oléique.

La crise ivoirienne n'a pas que des effets économiques, elle entraîne également des effets sociaux difficilement évaluables. Au vu du durcissement de la crise, on assiste à un retour de ressortissants nigériens, totalement dépourvus de leurs biens. On estime à plus de 800.000 le nombre de nigériens vivant sur le territoire ivoirien. Leur retour massif poserait de véritables problèmes de réinsertion. De plus, certains spécialistes craignent une augmentation du taux de séropositivité du VIH, sachant que la Côte d'Ivoire est un des pays les plus concernés par ce fléau dans la sous région. Mais il s'agit là d'un autre débat...

### *Quelles solutions envisageables ?*

Pour limiter les conséquences néfastes de cette situation qui perdure, certaines mesures alternatives sont à envisager comme l'encouragement de la production locale de produits substituables aux importations, comme le savon et l'huile, par des incitations fiscales et des concours financiers, le recours possible aux importations de l'huile de coton du Burkina, produite à Bobo Dioulasso, la réorientation des importations et la recherche des débouchés pour l'oignon et le bétail en direction d'autres pays côtiers comme le Bénin, le Togo, le Ghana et le Nigeria qui entretiennent déjà de solides relations commerciales avec le Niger.

### *Leçons à tirer de la crise ivoirienne*

Au regard des conséquences négatives de la crise ivoirienne sur l'économie du Mali, du Burkina et du Niger, cette crise est révélatrice de la fragilité des économies des pays de la sous région, interdépendance et intégration économique obligent. Elle est également révélatrice de l'imprévoyance des opérateurs économiques qui, jusqu'au début de la crise, n'avaient jamais pensé à diversifier leurs sources d'approvisionnement. Par contre, elle est surtout révélatrice de leur capacité de réaction à s'adapter très rapidement à de nouvelles situations, à trouver des solutions de rechange à des difficultés que personne n'aurait imaginées il y a seulement six mois.